

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM  
1. MÄRZ 1940

REICHSPATENTAMT  
**PATENTSCHRIFT**

**Nr 688 777**

KLASSE **20d** GRUPPE 4

*C 45897 II/20d*

**Christoph & Unmack Akt.-Ges. in Niesky, Oberlausitz**

**Eisenbahnzug**

---

Zusatz zum Patent 664 933

Patentiert im Deutschen Reiche vom 17. Januar 1932 ab

Das Hauptpatent hat angefangen am 11. Oktober 1931

Patenterteilung bekanntgemacht am 15. Februar 1940

---

# Christoph & Unmack Akt.-Ges. in Niesky, Oberlausitz

## Eisenbahnzug

Zusatz zum Patent 664 933

Patentiert im Deutschen Reiche vom 17. Januar 1932 ab

Das Hauptpatent hat angefangen am 11. Oktober 1931

Fatenterteilung bekanntgemacht am 15. Februar 1940

Das Hauptpatent 664 933 betrifft einen Eisenbahnzug, der unter Benutzung eines zweiachsigen Wagens und beliebig vieler einachsiger Wagen zusammengestellt ist. Jeder einachsige Wagen hat die Achse unterhalb des Wagenkastens in der Nähe des einen Wagenendes und stützt sich mit seinem achsfreien Ende unter Vermittlung einer tragenden Gelenkkupplung auf das mit der Achse verschene Ende des benachbarten Wagens ab. Man kann zwei solcher Züge derartig zu einem symmetrischen Doppelzug zusammenstellen, daß die Achsen der in der Zugmitte befindlichen einachsigen Wagen zu einem Jacob-Drehgestell vereinigt werden. Ordnet man nun die Achse jeder der zwischen dem Spitzenwagen und dem Endwagen laufenden einachsigen Wagen unter demjenigen Wagenkastenende an, welches der Zugmitte abgewendet ist (äußeres Ende des Wagenkastens), so kann man sowohl den Spitzenwagen als auch den Endwagen nach Art eines einachsigen Wagens ausbilden, indem man z. B. unter dem äußeren Ende jedes dieser beiden Wagen ein zweiachsiges Drehgestell anbringt. In diesem Falle bildet das in der Zugmitte befindliche zweiachsige Jacob-Drehgestell gewissermaßen den zweiachsigen Wagen jeder Zughälfte.

Diese im Hauptpatent erwähnte Anordnung läßt sich aber auch noch in anderer Weise verwirklichen, und zwar dadurch, daß statt des in der Zugmitte angeordneten Jacob-Drehgestells ein zweiachsiger Wagen angeordnet wird. Hierdurch wird der Vorteil erreicht, daß die Tragfähigkeit sämtlicher Achsen des Zuges voll ausgenutzt werden kann.

Bei dem in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiel der Erfindung besteht der Eisenbahnzug aus einem zweiachsigen Mittelwagen *d*, zwei vor und zwei hinter diesem angeordneten einachsigen Wagen *b*, *c* bzw. *b'*, *c'* sowie dem Spitzenwagen *a* und dem Schlußwagen *a'*, die beide im Sinne der einachsigen Wagen am einen Ende durch ein zweiachsiges Drehgestell unterstützt sind.

### PATENTANSPRUCH:

Eisenbahnzug nach Patent 664 933, dadurch gekennzeichnet, daß sich der zweiachsige Wagen innerhalb des Zuges befindet und sich auf ihn die achsfreien Enden der beiderseits angeschlossenen Wagen mittels tragender Gelenkkupplung abstützen.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen





